



Упрощение процедур международной торговли

TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1
TD/B/FAL/INF.117/Corr.1
7 January 1992

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ИНФОРМАЦИЯ ОБ УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Утверждение правил ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок

1. По просьбе ЮНКТАД документ TRADE/WP.4/INF.117 переиздается по техническим причинам и воспроизводится в той форме, в которой он был получен секретариатом.

GE.92-30047 (R)17514

Отдел торговли ЕЭК — Специальная программа ЮНКТАДа по упрощению процедур международной торговли ФАЛПРО
ECE: Trade Division — UNCTAD: Special Programme on Trade Facilitation — FALPRO

Адрес: Дворец Наций, CH-1211 Женева 10 — Телефон: 34 60 11 — Телекс: 28 96 96
(Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10) — Телеграфный адрес: UNATIONS

**ПРАВИЛА ИКТАД В ОТНОШЕНИИ ДОКУМЕНТОВ СМЕШАННЫХ
ПЕРЕВОЗОК**

ВВЕДЕНИЕ

1. Единые правила МТП в отношении документа комбинированной перевозки грузов (издание МТП № 298), основанные на "Токийских правилах" Международного морского комитета (ММК) и на разработанном МИУЧП проекте конвенции, известном как проект "КПГ", были признаны во всем мире и были включены в некоторые широко применяемые стандартные транспортные документы, подобные коносаменту комбинированных перевозок грузов ФИАТА и БИМКО/ИНСА КОМБИДОК. До вступления в силу Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года ("Конвенция СПГ") Комитет по морским перевозкам ЮНКТАД поручил секретариату ЮНКТАД в тесном сотрудничестве с компетентными коммерческими организациями и международными органами разработать положения о документах смешанных перевозок грузов на основе Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, а также таких существующих документов, как ФБЛ и Единые правила МТП. Секретариат ЮНКТАД соответственно установил контакт с коммерческими организациями и создал совместную рабочую группу ЮНКТАД/МТП для подготовки нового свода правил.

2. Правила могут применяться для международной торговли во всем мире и могут быть приняты международным банковским сообществом, поскольку они полностью совместимы с последним вариантом пересмотренных Унифицированных правил и обычаев МТП для документарных аккредитивов (УПО), которые будут готовы для применения в ближайшем будущем. Однако эти Правила охватывают лишь часть обычного содержания договора смешанных перевозок. Таким образом, если ОСП пожелает применять эти правила в качестве основы для своего договора смешанных перевозок грузов, то ему придется с учетом своих конкретных потребностей включить другие положения, касающиеся таких вопросов, как: варианты размещения груза, пути следования груза, фрахт и сборы, обременители, столкновение при обочной вине, общие аварии, юрисдикция и арбитраж, а также применимый закон. Разумеется, подобные добавления можно сделать также и в отношении охваченных настоящими правилами вопросов, однако лишь в той степени, в какой они не противоречат этим правилам.

Разъяснение правил

Правило 1 - Применение

Правила не применяются, когда на них нет ссылки. Можно сослаться на правила даже в случае перевозок из порта в порт, а также в тех случаях, когда предусматривается перевозка одним видом транспорта.

Стороны, сославшиеся на правила и тем самым включившие эти правила в свой договор, должны избегать включения оговорок, которые отступают от положений правил и которые, следовательно, будут им противоречить. В правиле 1.2 заявляется, что, ссылаясь на правила, стороны соглашаются о том, что правила будут иметь преимущественное юридическое действие над любым положением, в котором утверждается обратное.

Правило 2 - Определения

Авторы полагали, что в определения не следует включать понятие "смешанные перевозки", а целесообразнее остановиться на понятии "договор смешанной перевозки".

Определение "перевозчик" включено для того, чтобы провести различие между любым - неидентичным ОСП - перевозчиком, осуществляющим перевозку, и ОСП.

Определение "документ СП" охватывает оборотные и необоротные транспортные документы, а также тот случай, когда бумажный документ заменяется сообщениями электронного обмена данными.

Определение "доставка" ограничивается ситуацией в пункте назначения. Поскольку грузоотправитель контролирует передачу грузов для перевозки и проблемы определения начала периода ответственности перевозчика на практике возникают редко, достаточно сослаться на случай, когда грузы доставляются грузополучателю и третьим сторонам после перевозки.

Правило 3 - Доказательственная сила информации, содержащаяся в документе смешанной перевозки

Формулировка, содержащаяся в статье 3.4 Гаагско-Висбийских правил, "третья сторона", в связи с ответственностью за информацию в документе СП, не использовалась, поскольку считается, что все определяется не положением грузополучателя как "стороны" или "третьей стороны" по отношению к ОСП, а тем, как полагается он на информацию и действует в соответствии с ней или нет. Такая формулировка может ввести в заблуждение, в частности, при ответе на вопрос, передал ли продавец груз перевозчику и заключил ли покупатель договор перевозки в соответствии с контрактом на условиях FOB или FCA. В таком случае FOB/FCA - покупатель, хотя и полагается на информацию, содержащуюся в документе СП, не может рассматриваться в качестве "третьей стороны".

Правило 4 - Виды ответственности оператора смешанной перевозки

Период ответственности охватывает все время, пока груз находится в ведении ОСП. Конкретная проблема момента доставки грузов в пункт назначения охватывается определением "доставка".

Слова "в пределах его служебных обязанностей" и "действует при исполнении договора" ограничивают субститутивную ответственность ОСП. Однако следует отметить, что эти формулировки могут толковаться совершенно по-разному в пределах разной юрисдикции. В частности, в соответствии с некоторыми законами неясно, несет ли ответственность ОСП за кражу, совершенную его служащими или другими лицами, действующими при исполнении договора.

Условия доставки грузов грузополучателю были четко изложены ссылкой на различные типы **оборотных** документов СП и **необоротных** документов СП. Следует отметить, что условия доставки в этих случаях различны. Была сделана конкретная ссылка на замену бумажных документов сообщениями электронного обмена данными.

Правило 5 - Ответственность оператора смешанной перевозки

В статье IV (4) Гаагско-Висбийских правил содержится длинный перечень защитительных возражений, которые применяются в интересах перевозчика. За исключением конкретных защитительных возражений на основании ошибки в судовождении и ошибки в управлении судном (навигационная ошибка), а также пожара (статья IV (4) а) и b)) Гаагско-Висбийские правила исходят в отношении всех практических целей из ответственности перевозчика за презумируемую вину или небрежность. В любом случае правила должны обеспечивать, чтобы использующий суда ОСП пользовался теми же защитительными возражениями, которые применялись бы к договору только морской перевозки, и чтобы не использующий суда ОСП (НИС-ОСП) имел возможность прибегать к регрессивным искам против фактического (осуществляющего) перевозчика в основном в соответствии с нормами, которые совместимы с теми нормами, которые определяют его собственную ответственность. Эти задачи - хоть и неполностью, но по-прежнему, исходя из всех практических целей, - будут решены, если защитительные возражения на основании навигационной ошибки и пожара четко упоминаются в сочетании с ответственностью, опирающейся на презумируемую ошибку или небрежность. Полное включение так называемого принципа сетевой ответственности, принимающего во внимание все виды транспорта, явилось бы слишком сложным делом. В любом случае обязательные положения, применимые к перевозке одним видом транспорта, являются основными в этих правилах (см. правило 13).

В силу того, что ответственность перевозчика опирается на принцип презумируемой ошибки, а не на строгую ответственность "общего перевозчика", было сочтено нецелесообразным перегружать текст конкретными случаями освобождения от ответственности того типа, который упоминается в Гаагских правилах (статья IV (4) (с-р)). Однако, если оператор пожелает перечислить в своем документе некоторые типичные ситуации отсутствия ответственности, вытекающие из Гаагских правил, это не будет противоречить смыслу правила 1.2 при условии сохранения текста правила 5.1.

Для того чтобы сделать эту основу ответственности сопоставимой с Гаагско-Висбийскими правилами, в правиле 5.4, озаглавленном "Защитительные возражения при перевозке грузов морским или внутренним водным транспортом", содержится освобождение от ответственности. В этой норме упоминаются только два основных защитительных возражения на основании навигационной ошибки и пожара. Эти защитительные возражения, как и в Гаагско-Висбийских правилах, применяются при условии соблюдения превалирующего требования о том, что, когда утрата или повреждение были вызваны отсутствием мореходных качеств судна, оператор смешанной перевозки может доказать, что в начале рейса была проявлена разумная заботливость, с тем чтобы обеспечить судну соответствующие мореходные

качества. Формулировка "действительная вина или осведомленность перевозчика" подразумевает, что ОСП будет нести ответственность лишь в случае действий или упущений, происшедших на уровне управления в его компании. Однако результат будет одинаковым в большинстве юрисдикций в соответствии с общими принципами права, которые делают договорные положения, освобождающие какую-либо сторону от ответственности, недействительными в случае утраты или повреждения, вызванного сознательным неправомерным поведением или грубой небрежностью какого-либо лица. Основание ответственности, зафиксированное в статье 5.1 Гамбургских правил и статье 16 Конвенции о СП, было использовано для определения общего принципа ответственности за презумируемую вину или небрежность.

Что касается ответственности за задержку, то здесь следует отметить, что такая ответственность непосредственно не упоминается в Гаагско-Висбийских правилах и что не совсем ясно, охватывают ли в пределах разной юрисдикции Гаагско-Висбийские правила такую ответственность. В правиле 5.1 оговаривается, что ОСП должен освобождаться от ответственности за утрату в результате задержки в случае, если грузоотправитель не сделал заявления о своей заинтересованности в своевременной доставке, принятого ОСП. Проблема возможной коллизии с императивной нормой права рассматривается в правиле 13, содержащем общее положение, регулирующее эту проблему.

В статье 5.3 Гамбургских правил и статье 16.3 Конвенции о СП содержатся положения, дающие истцу право рассматривать груз как утраченный на основании предполагаемой задержки. В Конвенции о СП этот период был установлен в 90 дней, в то время как в Гамбургских правилах он составляет всего 60 дней. Более длительный период в 90 дней, дающий такое право, был выбран для того, чтобы избежать положения, при котором такое право возникает в соответствии с договором смешанной перевозки до того, как подобное право возникает в соответствии с любым договором перевозки, осуществляемой одним видом транспорта, который лежит в основе договора смешанной перевозки. Это облегчит ОСП возбуждение регрессивного иска против его субподрядчиков. Следует отметить, что возникновение такого права имеет место только в случае отсутствия доказательства того, что грузы фактически не были утрачены.

Исключение, содержащееся в правиле 5.5, в отношении оценки компенсации используется в нескольких международных конвенциях и национальных законах, в которых рассматривается эта проблема. Метод оценки частичного повреждения не рассматривался. Отдельные ОСП могут по своему выбору рассмотреть эту проблему в дополнительных оговорках в своих документах СП.

Правило 6 - Пределы ответственности оператора смешанной перевозки

Правило 6 опирается на положения об ограничении ответственности Гаагско-Висбийских правил, которые включают так называемую "контейнерную формулу", означающую, что истец может использовать количество единиц, находящихся в контейнере, для целей ограничения ответственности при условии, что эти единицы были упомянуты в транспортном документе. Поскольку предполагается, что правила должны также охватывать смешанную перевозку, не включающую морскую перевозку, используется предел ответственности КДПГ в размере 8,33 СПЭ за килограмм. Следует отметить, что это положение служит не только для увеличения размера ограничения ответственности за килограмм, но и для сокращения последствий, к которым может привести применение "контейнерной формулы". Средний вес грузовых единиц в контейнерах в ряде видов торговли составляет около 50 кг и, если применяется "контейнерная

формула", то это означает 100 СПЗ, если предел ответственности равняется 2 СПЗ, и 460,5 СПЗ, если предел ответственности равняется 8,33 СПЗ. Эти величины следует сопоставить с пределами ответственности в Гаагско-Висбийских правилах, которые равняются 666,67 СПЗ.

Следует отметить, что в правилах предусматриваются пределы ответственности не только за утрату или повреждение грузов и задержку в доставке, но также и за последующую утрату. Физическое повреждение или утрата грузов могут привести к различным косвенным утратам, которые в различных юрисдикциях в принципе могут не исключаться с целью уменьшения вероятности возникновения ответственности данной стороны, и поэтому правильным становится в данном случае ограничение этого вида ответственности в денежном выражении. Как уже отмечалось, комбинированный предел ответственности по единицам груза за килограмм в Гаагско-Висбийских правилах применяется вместе с так называемой "контейнерной формулой" с использованием единиц, находящихся в контейнере, для целей ограничения ответственности при условии, что эти единицы были упомянуты в транспортном документе. Таким же образом, более высокий предел ответственности в размере 8,33 СПЗ за килограмм применяется в случаях смешанной перевозки, не включающей морскую перевозку. Однако другой предел ответственности, выраженный в денежной сумме, может применяться в тех случаях, когда может быть определен конкретный этап перевозки, если в соответствии с применимой международной конвенцией или императивной нормой национального права предусматривается подобный другой предел ответственности. Это используется для обеспечения того, чтобы обе стороны могли воспользоваться таким более высоким пределом или более низким пределом ответственности в зависимости от того, какой они выберут, если они заключили договор перевозки на соответствующий участок перевозки. Ответственность за задержку в доставке или последующую утрату ограничена суммой, не превышающей эквивалент фрахта, причитающегося в соответствии с договором смешанной перевозки. Поскольку истец должен быть лишен возможности воспользоваться "фрагтовым" пределом в дополнение к пределу ответственности, исчисляемому за грузовую единицу или килограмм веса, в правиле 6.6 предусматривается агрегирование пределов ответственности таким образом, чтобы они никогда не превышали предел ответственности за полную утрату грузов.

Правило 7 - Утрата оператором смешанной перевозки права на ограничение ответственности

Содержащееся в правиле 7 положение об утрате права на ограничение ответственности обеспечивает сохранение права на ограничение ответственности в тех случаях, когда заслуживающее наказания поведение имело место не на уровне управления, а только со стороны служащих или агентов ОСП. Для этой цели после слов "действий или упущений" было добавлено слово "персонала". Таким образом, проводится различие между собственным поведением ОСП и поведением других лиц, и ОСП не теряет своего права на ограничение ответственности в тех случаях, когда он несет субститутивную ответственность за действия или упущения других лиц.

Правило 8 - Ответственность грузоотправителя

В настоящем правиле на грузоотправителя возлагается ответственность в соответствии с принципом, который предусматривает, что он рассматривается как лицо, которое гарантирует ОСП правильность всей информации, предоставленной в отношении грузов и, в частности, их опасного характера. Обязанность грузоотправителя возместить ОСП весь ущерб, причиненный в результате

предоставления неправильной соответствующей информации, не ограничивается теми случаями, когда предоставляется неточная информация, но распространяется также и на случаи, когда информация является неполной. Грузоотправитель по-прежнему остается ответственным даже в том случае, если он передал свои права в соответствии с договором смешанной перевозки какому-либо еще лицу путем передачи документа. Тот факт, что ОСП может начать дело против грузоотправителя, никоим образом не лишает его возможности настаивать на ответственности также других лиц, например, на основании того принципа, что любое лицо, предлагающее ОСП грузы опасного характера, в соответствии с применимым законом может подлежать ответственности за нарушение.

Правило 9 - Уведомление об утрате или повреждении груза

В связи с уведомлением об утрате или повреждении груза было проведено различие между очевидной и неочевидной утратой или повреждением. В первом случае уведомление должно составляться в письменной форме и вручаться ОСП при выдаче груза грузополучателю. Во втором случае уведомление должно направляться в течение шести календарных дней после дня выдачи груза грузополучателю. В том случае, когда уведомление не сделано в срок, ОСП исходит *prima facie* из того предположения, что не произошло никакой утраты или убытка, если истец не докажет обратное. В этом правиле не рассматриваются действия ОСП против грузоотправителя, и поэтому не предусматривается никакой период подачи уведомления по таким искам.

Правило 10 - Погашение давностью

Период погашения давностью определен в 9 месяцев. В Гаагско-Висбийских правилах предусматривается период в один год, а в Конвенции о СП - в два года. Период в девять месяцев был установлен для обеспечения того, чтобы ОСП располагал адекватными возможностями для предъявления регрессивных исков перевозчику, осуществлявшему перевозку. Ввиду отсутствия какого-либо правового положения, защищающего возможности ОСП предъявлять регрессивный иск, был выбран более короткий период, чем тот период, который применяется в соответствии с императивной нормой по отношению к перевозчику, осуществляющему перевозку.

Правило 11 - Применение норм об исках в связи с правонарушением

ОСП также нуждается в защите от исков, когда они связаны с выполнением договора, однако истец, тем не менее, стремится избежать применения правил, опираясь на иск в связи с правонарушением. Это правило не работает в том случае, когда между ОСП и истцом нет никаких договорных отношений. Вместе с тем оно содержит важный элемент защиты для ОСП от возможного обхода правил лицом, согласившимся выполнять положения данных правил.

Правило 12 - Применение норм в отношении служащих и агентов оператора смешанной перевозки и в отношении других нанятых им лиц

Это правило предназначено для защиты служащих и агентов, а также других лиц, нанятых ОСП, и, следовательно, косвенно для защиты самого ОСП, путем указания, что защита, которая применяется к ОСП, также будет применяться в пользу "любого служащего, агента или другого лица, услугами которых пользуется оператор смешанной перевозки для выполнения договора СП". В подобных случаях также не имеет значения, опираются ли иски на договор или на правонарушение. Это правило по сути является таким же, как и так называемые "Гималайские

оговорки", которые обычно можно обнаружить в коносаментах и других транспортных документах. Следует отметить, что перевозчик получает такую же защиту в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами даже в случае отсутствия оговорки. Однако неясно, по крайней мере в случаях определенной юрисдикции, применяется ли также эта защита к "независимым подрядчикам" в отличие от "служащих или агентов". Особенно важно, чтобы в случае договора смешанной перевозки эта защита не ограничивалась только "служащими или агентами", поскольку ОСП часто нанимает различных субподрядчиков для выполнения договора. В англо-американской правовой системе могут возникнуть некоторые трудности, связанные с применением этого конкретного Правила ввиду сложности обеспечения защиты для третьих сторон с помощью договорных механизмов. Это может потребовать применения особых методов для обеспечения желаемой защиты, когда английский закон или закон Соединенных Штатов применяется к перевозке, например, предусмотреть, что, соглашаясь с грузоотправителем о применении правила 12, ОСП делал это в качестве агента или доверенного лица других заинтересованных лиц.

Правило 13 - Императивная норма права

Данное правило служит лишь напоминанием. Императивные положения международных конвенций или национального права, которые могут применяться к Договору смешанной перевозки, будут иметь преимущества над данными правилами. Можно утверждать, что договор смешанной перевозки является договором особого типа и что поэтому никакого нарушения императивной нормы права, применяемой к перевозке одним видом транспорта, произойти не может. Однако "превращение" перевозчика, осуществляющего перевозку одним видом транспорта, в ОСП можно рассматривать в качестве неприемлемого способа избежания императивной нормы права, и поэтому в подобном случае императивная норма права может отменять некоторые оговорки данных Правил. Если это произойдет, то Правила станут неэффективными, однако только в той степени, в какой их заменит императивная норма.

ПРАВИЛА ЮНКТАД/МТП В ОТНОШЕНИИ ДОКУМЕНТОВ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

1. Сфера применения

1.1 Настоящие правила применяются при их включении - независимо от того, как это сделано: в письменной форме, устно или другим каким-то путем, - в договор перевозки при ссылке на "Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок", независимо от того, является ли он договором на перевозку одним видом транспорта или на смешанную перевозку, включающим один или несколько видов транспорта, либо независимо от того, выдан документ или нет.

1.2 Во всех случаях, когда делается подобная ссылка, стороны соглашаются, что настоящие правила отменяют любые дополнительные условия договора смешанных перевозок, вступающие в коллизию с настоящими правилами, за исключением тех случаев, когда они увеличивают ответственность либо обязательство оператора смешанных перевозок.

2. Определения

2.1 Договор смешанной перевозки (договор смешанной перевозки) означает один договор на перевозку грузов по крайней мере двумя различными видами транспорта.

2.2 Оператор смешанных перевозок (ОСП) означает любое лицо, заключившее договор смешанной перевозки, и подразумевает ответственность за осуществление указанного договора в качестве перевозчика.

2.3 Перевозчик означает лицо, которое фактически осуществляет или берет на себя осуществление перевозки или ее части, независимо от того, является ли он в то же время оператором смешанной перевозки или нет.

2.4 Грузоотправитель означает лицо, которое заключает договор смешанной перевозки с оператором смешанной перевозки.

2.5 Грузополучатель означает лицо, уполномоченное на получение груза от оператора смешанной перевозки.

2.6 Документ смешанной перевозки (документ СП) означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки и могущий быть замененным сообщениями электронного обмена данными в той степени, в какой это разрешается применимым законом, и может быть

- a) оформлен в виде оборотного документа или
- b) оформлен в виде необоротного документа с указанием имени грузополучателя.

2.7 Приняты в ведение означает, что грузы были переданы и приняты для перевозки СПО.

2.8 Доставка означает

- a) вручение грузов грузополучателю или
- b) предоставление грузов в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором смешанной перевозки или с законом или обычаем данного маршрута, применимыми в месте выдачи груза, или

- с) передача грузов какому-либо органу или иной третьей стороне, которым в соответствии с законом или правилами, применимыми в месте выдачи груза, должен быть передан груз.

2.9 Специальные права заимствования (СПЗ) означают единицу учета в том виде, как она определена Международным валютным фондом.

2.10 Груз означает любую собственность, включая живых животных, а также контейнеры, поддоны или подобные приспособления для транспортировки или упаковки, не предоставляемые СПО, независимо от того, подлежит ли подобная собственность перевозке или перевозится на палубе или под палубой.

3. Доказательственная сила информации, содержащейся в документе смешанной перевозки

Информация, содержащаяся в документе СП, является доказательством *prima facie* принятия ОСП в свое ведение груза, указанного в данной информации, если нет таких указаний о противном, как "вес, характер груза и количество мест, указанных грузоотправителем", "контейнер упакован грузоотправителем" или подобных выражений, сделанных в напечатанном тексте или проштампованных на документе. Доказательство противного не принимается, когда документ СП был передан или эквивалентное сообщение электронного обмена данными было направлено грузополучателю и признано грузополучателем, который добросовестно полагался на него и действовал в соответствии с ним.

4. Виды ответственности оператора смешанной перевозки

4.1 Период ответственности

Ответственность ОСП за груз на основании настоящих правил охватывает период с момента принятия ОСП груза в свое ведение до момента выдачи груза.

4.2 Ответственность ОСП за действия его служащих, агентов и других лиц

Оператор смешанной перевозки несет ответственность за действия и упущения его служащих или агентов, когда любой такой служащий или агент действует в пределах его служебных обязанностей, или за действия и упущения любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, как если бы такие действия и упущения были совершены им самим.

4.3 Доставка груза грузополучателю

ОСП обязуется осуществить или добиться осуществления всех действий, необходимых для обеспечения доставки груза в следующих случаях.

- а) когда документ СП был выдан в виде оборотного документа "на предъявителя" лицу, предъявившему один оригинальный экземпляр документа, или
- б) когда документ СП был выдан в виде ордерного документа лицу, предъявившему один оригинальный экземпляр с надлежащей передаточной надписью, или

- c) когда документ СП был выдан в виде оборотного документа на имя какого-либо указанного лица данному лицу после удостоверения им своей личности и предъявления одного оригинального экземпляра документа; если подобный документ был передан в виде ордерного документа или бланка, то применяются положения подпункта b), или
- d) когда документ СП был выдан в виде необоротного документа лицу, названному в качестве грузополучателя в документе, после удостоверения им своей личности, или
- e) когда не было выдано никакого документа какому-либо лицу в соответствии с распоряжением грузоотправителя или какого-либо лица, получившего в соответствии с договором смешанной перевозки права грузоотправителя или грузополучателя давать подобные распоряжения.

5. Ответственность оператора смешанной перевозки

5.1 Основы ответственности

В зависимости от защитительных возражений, изложенных в правиле 5.4 и правиле 6 ОСП несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку в доставке, имели место, пока груз находился в его ведении в соответствии с правилом 4.1, если ОСП не докажет, что причиной, вызвавшей или способствовавшей утрате, повреждению или задержке в доставке, не является вина или небрежность с его стороны, со стороны его служащих или агентов или любых других лиц, ссылка на которые содержится в правиле 4. Однако ОСП не несет ответственности в результате задержки в доставке в случае, если грузоотправитель не сделал заявления о заинтересованности в своевременной доставке, которое было принято ОСП.

5.2 Задержка в доставке

Задержка в доставке происходит, когда груз не был доставлен в четко согласованные сроки или, в отсутствие подобного соглашения, в пределах срока, который было бы разумно требовать от добросовестного ОСП с учетом конкретных обстоятельств.

5.3 Переход задержки в окончательную утрату

Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней после срока доставки, определенного в соответствии с правилом 5.2, истец может при отсутствии свидетельств об обратном считать груз утраченным.

5.4 Защитительные возражения в отношении перевозок морем и внутренним водным транспортом

Несмотря на положения правила 5.1, ОСП не несет ответственность за утрату, повреждение груза или задержку в доставке в отношении груза, перевозимого морем или внутренним водным транспортом, когда подобные утрата, повреждение или задержка в течение перевозки были вызваны следующими причинами:

- действия, небрежность или неисполнение договора капитаном судна, матросом, лоцманом или служащими перевозчика в судовождении или в управлении судном,

- пожар, если он возник не по фактической вине или в силу причастности перевозчика,

однако всегда предусматривается, что в любом случае, когда утрата или повреждение груза произошли в результате потери судном мореходных качеств, ОСП может доказать, что в начале рейса было проявлено разумное усердие для обеспечения мореходных качеств судна.

5.5 Оценка компенсации

5.5.1 Оценка компенсации за утрату или повреждение груза совершается путем ссылки на стоимость такого груза в месте и во время его доставки грузополучателю или в месте и во время, когда в соответствии с договором смешанной перевозки он должен был быть доставлен.

5.5.2 Стоимость груза определяется в соответствии с текущими биржевыми ценами или, в случае отсутствия подобных цен, в соответствии с текущими рыночными ценами или, в случае отсутствия биржевых цен или текущих рыночных цен, путем ссылки на обычную стоимость товаров подобного свойства и качества.

6. Ограничение ответственности оператора смешанной перевозки

6.1 Если характер и стоимость груза не были объявлены грузоотправителем до взятия этого груза в свое ведение ОСП и не были включены в документ СП, ОСП ни в коем случае не несет ответственности за любую утрату или повреждение груза в размере, превышающем эквивалент 666,67 СПЗ за место или единицу груза, или 2 СПЗ за кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая из этих величин больше.

6.2 Когда контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки — загружен более чем одним местом или единицей груза, места или другие единицы груза, перечисленные в документе СП в качестве загруженных на подобное приспособление для транспортировки, считаются местами или единицами груза. За исключением вышесказанного, подобное приспособление для транспортировки считается местом или единицей груза.

6.3 Несмотря на вышеупомянутые положения, если смешанная перевозка не включает, в соответствии с договором, перевозку грузов морем или внутренним водным транспортом, ответственность ОСП ограничивается размером, не превышающим 8,33 СПЗ на кг веса брутто утерянного или поврежденного груза.

6.4 Когда утрата или повреждение груза происходит на одном конкретном участке смешанной перевозки, в отношении которого в применимой международной конвенции или императивной норме национального права предусматривается другое ограничение ответственности, в случае если для этого конкретного участка перевозки составлен отдельный договор перевозки, ограничение ответственности ОСП за подобную утрату или повреждение груза определяется путем ссылки на положения такой конвенции или императивной нормы национального права.

6.5 Если ОСП несет ответственность за утрату в результате задержки в доставке или последующую утрату или повреждение иные, чем утрата или повреждение груза, ответственность ОСП ограничивается размером, не превышающим эквивалент фрахта в соответствии с договором смешанной перевозки.

6.6 Общая ответственность ОСП не превышает ограничений ответственности за полную утрату груза.

7. Потеря права оператора смешанной перевозки на ограничение ответственности

ОСП не имеет права на привилегию ограничения ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке произошли в результате личного действия или упущения ОСП, совершенных с целью причинения подобной утраты, повреждения или задержки или по небрежности и с сознанием того, что это, возможно, приведет к подобной утрате, повреждению или задержке.

8. Ответственность грузоотправителя

8.1 Считается, что грузоотправитель гарантировал ОСП точность в момент принятия груза в ведение ОСП всех данных относительно общего характера груза, маркировки, численности, веса, объема и количества и, при необходимости, относительно опасного характера груза, представленных им или от его имени для включения в документ СП.

8.2 Грузоотправитель возмещает ОСП любые утраты, возникшие в результате неточности или неадекватности указанных выше данных.

8.3 Грузоотправитель продолжает нести ответственность, даже если документ СП был передан им.

8.4 Право ОСП на подобное возмещение ни в коей мере не ограничивает его ответственность в соответствии с договором смешанной перевозки перед любым лицом, иным чем грузоотправитель.

9. Уведомление об утрате или повреждении груза

9.1 Если в момент передачи груза грузополучателю он не представит ОСП в письменной форме уведомление об утрате или повреждении груза с указанием общего характера подобной утраты или повреждения, подобная передача является доказательством *prima facie* доставки ОСП груза в том виде, в каком он описан в документе СП.

9.2 В случае, если утрата или повреждение не являются явными, применяется тот же принцип *prima facie*, если уведомление в письменной форме не представлено в течение шести календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

10. Погашение давностью

Если нет четкой договоренности о противном, то ОСП освобождается от всякой ответственности в соответствии с настоящими правилами, если против него не возбуждается дело в течение девяти месяцев после доставки груза или даты, когда груз должен был быть доставлен, или даты, когда в соответствии с правилом 5.3 недоставка груза дает право грузополучателю считать груз утраченным.

11. Применимость правил к искам в связи с правонарушением

Настоящие правила применяются ко всем искам против ОСП, касающимся выполнения договора смешанной перевозки, независимо от того, основывается ли иск на договоре или на правонарушении.

12. Применимость правил к служащим, агентам и другим лицам, нанятым оператором смешанной перевозки

Настоящие правила применяются в любом случае, когда иски относительно выполнения договора смешанной перевозки предъявляются любому служащему, агенту или другому лицу, услугами которых ОСП пользовался в целях выполнения договора смешанной перевозки, независимо от того, основываются ли подобные иски на договоре или на правонарушении, и агрегированная ответственность ОСП в отношении таких служащих, агентов или других лиц не превышает пределы, установленные в правиле 6.

13. Императивная норма права

Настоящие правила имеют силу лишь в той степени, в какой они не противоречат императивным положениям международных конвенций или национального права, применимых к договору смешанной перевозки.